

**WEST**[Help](#)[Logout](#)[Main Menu](#) | [Search Form](#) | [Result Set](#) | [Show S Numbers](#) | [Edit S Numbers](#)[First Hit](#)[Previous Document](#)[Next Document](#)[Full](#) | [Title](#) | [Citation](#) | [Front](#) | [Review](#) | [Classification](#) | [Date](#) | [Reference](#) | [Claims](#) | [KWIC](#)

Entry 247 of 413

File: JPAB

Dec 26, 1987

PUB-NO: JP362299408A

DOCUMENT-IDENTIFIER: JP 62299408 A

TITLE: PNEUMATIC SPIKE TIRE

PUBN-DATE: December 26, 1987

## INVENTOR-INFORMATION:

NAME

KUMANO, MASASHI

## ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME

COUNTRY

KUMANO MASASHI N/A

APPL-NO: JP61142163

APPL-DATE: June 17, 1986

INT-CL (IPC): B60C 11/16

## ABSTRACT:

PURPOSE: To obtain a spike tire having retreatable spike pins, by defining an air layer of a tire into inner and outer layers through a wall then providing spike pins planted on a cover to the outside air layer and regulating the pneumatic pressure in the outside air layer.

CONSTITUTION: An upper air chamber 3 and a lower air chamber 4 of a spike tire are defined by a wall 6 and provided respectively with take-in ports 7, 8. Spikes 5 are fixed to the wall 6 and the tip thereof is made projectable to the tread of tire. With such arrangement, when the pneumatic pressure in the lower air chamber 4 is increased, said chamber 4 inflates and the spikes 5 retreat from the tread thus serving as a common tire. On the contrary, when the pneumatic pressure is reduced, the spikes 5 project thus serving as a spike tire. With such arrangement, the spikes can project/retreat so as to protect the pavement from damage.

COPYRIGHT: (C)1987,JPO&amp;Japio

[Main Menu](#) | [Search Form](#) | [Result Set](#) | [Show S Numbers](#) | [Edit S Numbers](#)[First Hit](#)[Previous Document](#)[Next Document](#)[Full](#) | [Title](#) | [Citation](#) | [Front](#) | [Review](#) | [Classification](#) | [Date](#) | [Reference](#) | [Claims](#) | [KWIC](#)[Help](#)[Logout](#)

BEST AVAILABLE COPY

又、普通の路面になると下側の取入口から空気を入れる事により、スパイクが路面からはなれ、ノーマルタイヤとして使用出来ます。

以上のような理由から空気を一ぱい入れた状態では下側(2)の下の方がスパイクの先からはなれるほどノーマルタイヤとしての使用度が高く、又、下側(2)の空気をぬくほどスパイクの効果も上がり、有効に作用する。

この発明は空気室を2つ持ったスパイクタイヤと言う。

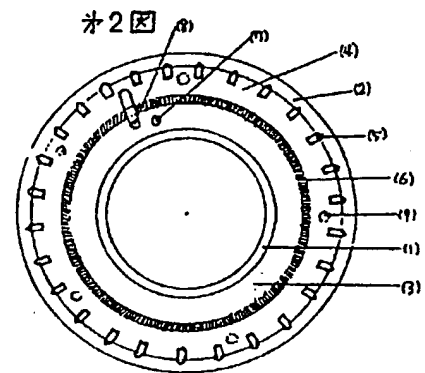
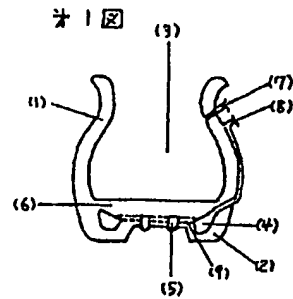
簡単な構造で、路面をいためるスパイクタイヤを、その時に応じて使い分けると言う物である。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図は断面図

第2図は側面側1部断面図

- |              |              |
|--------------|--------------|
| 1 . . . 上側   | 2 . . . 下側   |
| 3 . . . 上空気室 | 4 . . . 下空気室 |
| 5 . . . スパイク | 6 . . . カベ   |
| 7 . . . 上取入口 | 8 . . . 下取入口 |
| 9 . . . 穴    |              |



⑨ 日本国特許庁(JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報(A)

昭62-299408

⑪ Int.Cl.<sup>4</sup>

識別記号

庁内整理番号

⑬ 公開 昭和62年(1987)12月26日

B 60 C 11/16

6772-3D

審査請求 未請求 発明の数 1 (全2頁)

⑭ 発明の名称 空気圧によりなるスパイクタイヤ

⑮ 特 願 昭61-142163

⑯ 出 願 昭61(1986)6月17日

⑰ 発 明 者 熊 野 雅 司 京都市右京区竜安寺山田町7の7番地

⑱ 出 願 人 熊 野 雅 司 京都市右京区竜安寺山田町7の7番地

#### 明 細 書

##### 1. 発明の名称

空気圧によりなるスパイクタイヤ

##### 2. 特許請求の範囲

- 1) 上側(1)とその上空気室(3)に付けた上取入口(7)とカベ(6)を通して、下側(2)とその下空気室(4)と下取入口(8)からなるスパイクタイヤ
- 2) スパイク(5)をカベ(6)にささえてさしこみ、左右下側(2)の間に入れた空気圧によりなるスパイクタイヤ

##### 3. 発明の詳細な説明

この発明は従来のタイヤの中の空気層を2分して、上の空気層には従来通りの空気圧を入れ、下は普通走行時には、空気圧は従来通り入れ、そして雪道、凍結時には、空気圧を上空気圧によりささえられたスパイク部分が地面にくいこむまで下げる。

この事により、スパイクタイヤになります。

又普通の道にもどった時、専用のコンプレッサーで下の空気圧を上げ、タイヤをふくらませる事により、スパイク部分の位置が上に上がり、路面にとどかず普通のタイヤにもどります。

この発明を図面にもとづいて説明すると、第1図において、スパイクタイヤの上側(1)の上空気室(3)と、下側の下空気室(4)とが、カベ(6)でさえぎられ、これらは別の取入口でなっている。上側(1)の上空気室(3)は、上取入口(7)で入れ、下側(2)の下空気室(4)は下取入口(8)からなっている。普通走行時には、スパイク(5)の先は下側(2)の下の方より上にあがっている。カベ(6)から出たスパイク(5)は凍結路面をスパイクするのに必要なだけ出ています。穴(9)は、下側の下空気室(4)の右と左をつなぐ物で、これにより取入口(8)が1つですみます。

上記のように構成された、スパイクタイヤ、車の走行中の凍結路面で、下側の空気室の空気を適度にぬく事により、カベでささえられたスパイクが、路面にくいこみすべし事なく、安定した走行がえられる。